

1. はじめに

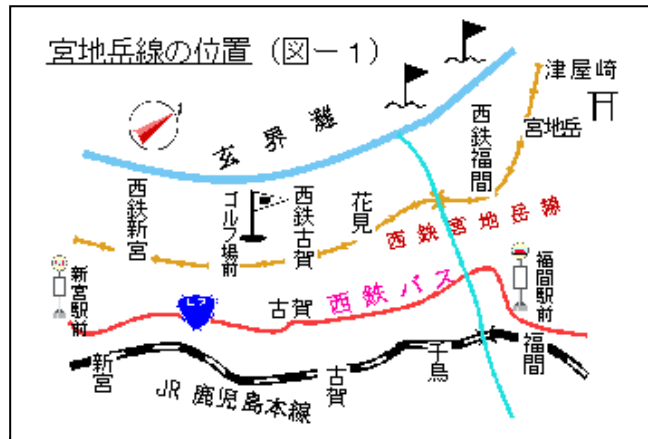
西日本鉄道は今年3月、宮地岳線の一部西鉄新宮・津屋崎間(9.9km)を、2007年4月1日に廃止すると発表した。同社はワンマン運転等あらゆる経営努力を重ねてきたが、沿線人口は増えても、モータリゼーションの進展、少子化の影響、経済情勢の変化の結果、乗客はピーク時の6割を切り、1車両当り平均7名で、大量輸送機関の役目を終えたとのことだ。

しかし、福岡市を起点とする同線の沿線には、風光明媚な海岸と松林が続き、ゴルフ場、スポーツ・宿泊施設、海水浴・サーフィン場、各種学校、各種病院、九州場所相撲部屋、正月参拝客は太宰府天満宮に次ぐ宮地嶽神宮があり、歴史に恵まれた津屋崎地区に至る。沿線に住宅を構えた人も多く、同線廃止は沿線の価値低下と津屋崎地区の過疎化に繋がりがねない。

環境に優しい鉄道には、今日ではLRTや、DMVの導入もみられ、その特性を生かす道は広がっている。バス路線と異なり、鉄道は一旦廃止されると復活は不可能である。将来の地下鉄相互乗入では状況も好転し、高齢化社会では利用者の回復が期待されるこれからの時であり、鉄道事業者の努力は評価しつつも、生き返る道を模索してみた。

乗車促進運動だけでは持続性がない。宮地岳線の現状分析と愛着を持つ一利用者の経験を踏まえ、現有車両や現有設備を生かし、利用者が乗りたくなるスピードアップと停車駅増設等の特徴を持たせた一案を提案したい。

この場合、鉄道事業者の新たな負担は極力避け、国・県・市町の行政と地元が長期的展望に立って支援・協力し、5年間程度の経過を見るべきと考える。



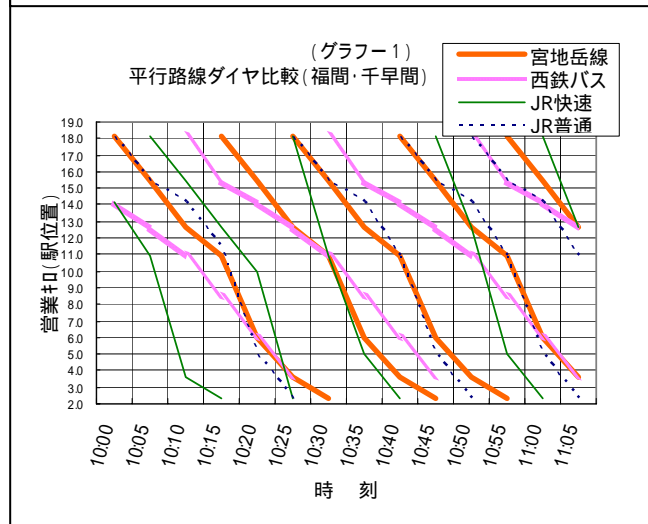
2. 宮地岳線の現状と問題点

平行路線との位置関係 (図 1)

宮地岳線の東側は、西鉄バスと JR 鹿児島本線が走り、西側は奥行きは少ないが、沿線には住宅団地、松林、海水浴場、スポーツ施設等が続いている。

平行路線の運行状況(グラフ-1)

平行路線の対比のため、福岡から千早迄の10時台の宮地岳線時刻をダイヤ表現し、両路線も重ねて示す。



縦軸 (Y 軸) は宮地岳線営業キロ表示で、各駅は括弧内の営業キロ、福岡(18.1 扣)・古賀(14.2)・新宮(10.9)・三苫(8.9)香椎(3.6)・千早(2.3)に位置し、横軸(X 軸)は5分単位で時刻を表示。(グラフは以下同様表示)

宮地岳線は千早にて、西鉄バスより10分早く(女子大前)、JR快速より10~15分遅い。

宮地岳線駅からの離れ(表 1)

各路線の駅迄の離れを、道路距離と徒歩時分(80m 徒歩 1 分換算)で示す。西鉄バス停は福間・新宮間(上の府)では平行し徒歩 4~9 分(網かけ)の所にある。

駅間距離と本数、速度(表 2)

各路線の駅間平均距離、1 時間当り列車本数、区間距離を所要時間で除した速度(表定速度という)を示す。

宮地岳線の貝塚・三苫間と西鉄新宮・津屋崎間では朝夕では大差がある。西鉄バスは、本数は少なく速度 22 km/h と遅いが、駅間平均距離は、0.5 km (6 分) と短い。(甘木鉄道は 1.4km)

所要時間と運賃の差(表 3)

福間から天神迄では、宮地岳線は運賃は最も安い。(西鉄バス以外は貝塚駅、博多駅乗換時間 10 分を含む)

宮地岳線現行ダイヤ(グラフ 2)

ダイヤは、三苫(8.9)から津屋崎(20.8 扣)までのもので、2~3 両固定編成にて日中は 13 分間隔で運転されている。

西鉄バスは、20 分間隔で全停留所時刻表は毎時同時分発で覚え易い。

3. 乗りたくなる宮地岳線の提案

昼間帯に限り津屋崎・西鉄新宮間に「快速」、現駅中間に増設した簡易ホームに停車する「普通」の 2 系統を取入れ、なんとなく遅い、駅が遠い 感覚を払拭するという案である。

計画中の JR・西鉄共用 IC カードの実施後は、博多駅方面は千早での乗換がさらに便利になる。

簡易ホーム仮設箇所(表 4)

宮地岳線の線路用地内に簡易ホームを 6 箇所ほど仮設すると、駅間隔は 800m 程度(徒歩 10 分)となる。

仮設位置は団地等を考慮し、道路・踏切がある箇所、駅名は地元から募集する。

(表 1)

宮地岳線駅からバス停と JR 駅迄の離れ km・時分

宮地岳線駅	西鉄バス停(km・分)	鹿児島本線駅(同左)
津屋崎	福間駅前 3.6 45	福間 3.9 49
宮地岳	福間駅前 2.4 30	福間 2.7 34
西鉄福間	郵便局前 0.7 9	福間 1.1 14
花見	花見 0.4 5	千鳥 1.6 20
西鉄古賀	古賀 0.3 4	古賀 0.5 6
ゴルフ場前	ゴルフ場前 0.4 5	なし
西鉄新宮	上の府 0.7 9	新宮 2.0 25

(表 2)

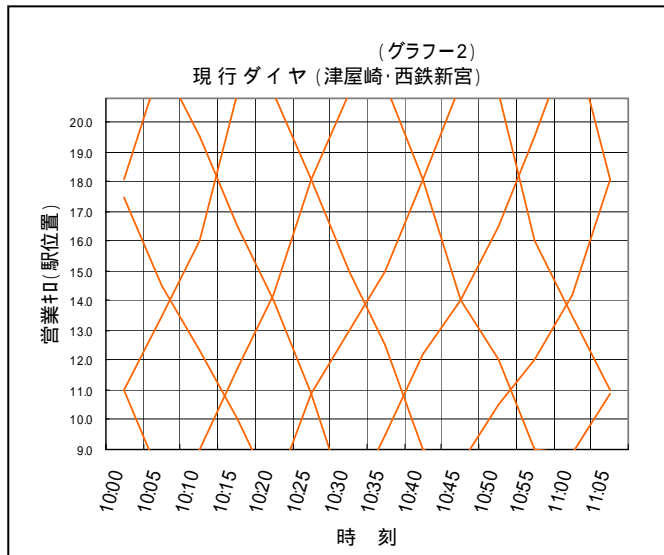
駅間平均距離 km、および時間本数と表定速度 km/h

路線名	駅区間	距離	本数	速度
宮地岳線	貝塚・三苫(朝夕)	1.2	10	29
	西鉄新宮・津屋崎	1.7	5	35
鹿児島本線	筑前新宮・福間	2.6	8	61
西鉄バス	新宮駅前・福間前	0.5	3	22
同上(参考)	福間前・津屋崎前	0.4	3	23

(表 3)

各路線の福間駅から千早、天神までの所要時分と運賃

路線名	千早(バスは女子大前)		天神	
	宮地岳線	29 分	310 円	56 分
鹿児島本線	15 分	270 円	46 分	650 円
西鉄バス	34 分	470 円	60 分	670 円



各駅間距離と「簡易ホーム」仮設箇所数 (表 4)

津屋崎・宮地岳	1.4	1	花見・古賀	1.3	1
宮地岳・福間	1.3	1	古賀・ゴルフ場前	1.2	0
福間・花見	2.6	2	ゴルフ場前・新宮	2.1	1
				箇所計	6

簡易ホームと車両ドア（図 2）

長さは運転室ドアと最前ドア部分に懸かる 10m 程度で幅は 2 m。階段と車イス用勾配（12 分の 1）を設け、危険防止と転落防止の安全柵を設け、1 箇所 300 万円程度で考える。

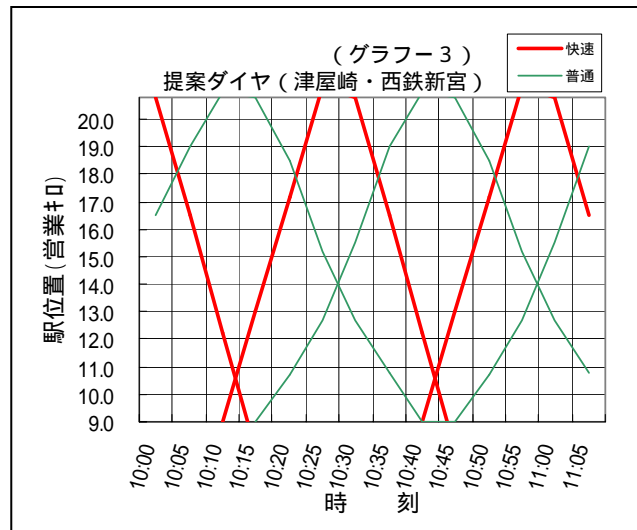
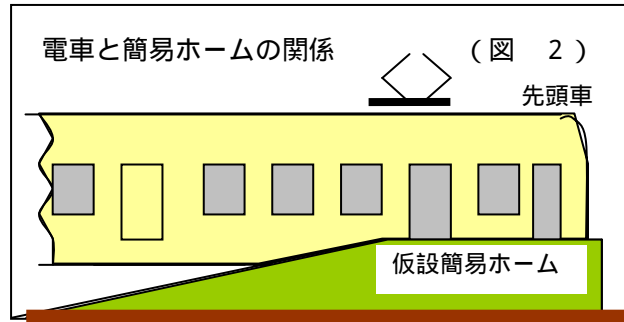
なお、ホームに懸からないドアは開かぬ改修が必要。運賃回収は、現在の無人駅の運転士回収方式や津屋崎・西鉄新宮間の均一料金制で対処する。

パターン化ダイヤ（グラフ-3）

通勤通学客がない 10～16 時間帯は、津屋崎駅・新宮間に福間、古賀停車かノンストップ「快速」、並びに各駅停車の「普通」を交互に 15 分間隔で、1 両編成に切替えた運行が望ましい。

現行表定速度は 35km/h であるが、分岐器速度制限は 2 駅、最高速度は 65 km/h で直線区間も長いので、提案表

定速度は、快速は約 40km/h（ノンストップ 46）、停車箇所が増加するため各駅停車普通は約 28 km/h となる。最速の時間短縮は、この区間だけで 4 分以上（17 分が 13 分）が望める。



4. 関係各所の対策と必要な協力

国は、地域交通対策として、運輸関係法規の特例整備、5 年間赤字助成措置。

県市町は、地域交通・高齢化対策として助成（簡易ホーム仮設費、1 両運転の改造費または 1 両運転可能な中古車両購入）。観光環境対策に松原保安林の中に遊歩道設置等。

西鉄は廃止を保留し、ホーム用地の無償提供、車両ドア開閉改造、接続ダイヤ対策等。

沿線の協力として、ウェルサンピア福間東口に簡易ホーム設置。古賀ゴルフ倶楽部は、ゴルフ場前駅の立地を生かし、飲酒運転防止策として宮地岳線利用者へのサービス提供。学校幼稚園は社会学習や児童の作品の車内展示に宮地岳線の活用。等等。

5. 将来の夢に繋がる宮地岳線に

JR 北海道では、線路・道路両方を自由走行可能な DMV (Duel Mode Vehicle) が実用段階だ。地域公共バスと棲み分けし、宮地岳線に導入すれば、津屋崎から道路で、津屋崎港や風光明媚な大峰山、または宮地嶽神社経由福間駅に繋げる。また、西鉄福間から 495 号海岸道路で福間・宮地・津屋崎の各海水浴場や松林遊歩道に寄り、復路は津屋崎から線路も可能。

さらに将来には、線路上では架線電流で走行し、同時に充電した蓄電池を使って道路を走れる夢の電気自動車の時代も来るであろう。レールは夢に繋がっている。